Die Nationalstrassen N1 und N 12 im Bereich des Amtes Laupen

Planerisches zur Nationalstraße N 1

Noch anfangs der fünfziger Jahre unseres Jahrhunderts durfte das Wort «Autobahn» nicht in den Mund genommen werden, ohne daß unerfreuliche Gedankenverbindungen entstanden. Erst nach einer längeren Reifeperiode war unser Volk so weit, zu einem neuen Straßennetz, das im wesentlichen auf einem Grundgerüst von Autobahnen aufgebaut ist, ja zu sagen. Ob die Stimmberechtigten damals das Gesetz über den Nationalstraßenbau angenommen hätten, wenn sie die wirklichen Kosten und den Umfang des Werkes, wie er sich im Verlaufe der Jahre herausschälte, gekannt hätten, mag bezweifelt werden. Es wäre aber sicher ungerecht zu behaupten, die Stimmbürger seien damals hinters Licht geführt worden, denn auch die Politiker und Planer wandelten auf unbekanntem Neuland. Vergleiche mit anderen Ländern hinken; die deutschen Autobahnen beispielsweise verlaufen weitgehend im Flach- und Hügelland und nicht im Gebirge wie viele schweizerische Nationalstraßen.

Im Zuge des Reifungsprozesses unseres Nationalstraßennetzes erfuhr auch die große Längsverbindung im Mittelland, die N1, verschiedene Änderungen. So schlug die Planungskommission zuerst zwischen Bern und Lausanne nur einen zweispurigen Ausbau vor. Die Bundesversammlung dagegen stellte im sogenannten Netzbeschluß fest, diese Strecke sei der höchsten Klasse, die für unser Nationalstraßennetz vorgesehen ist, zuzuteilen, es sei eine vierspurige Autobahn vorzusehen.

Im Bericht der Planungskommission sind für die Strecke Bern–Lausanne verschiedene Varianten dargestellt und gegeneinander abgewogen worden. Der Bundesbeschluß über das Nationalstraßennetz enthält keine genaue Festlegung der Linienführung; immerhin werden die beiden Fixpunkte Murten und Bern (Weyermannshaus) ausdrücklich erwähnt.

Die generelle Projektierung der N 1

Im Vordergrund standen zwei Trasseführungen, eine über Roßhäusern südlich an Murten vorbei bis in die Gegend von Faoug, und die andere über Frauenkappelen nach Kerzers und von hier weiter über Löwenberg und südlich des Bodenmünzis vorbei weiter nach Westen. Im Blick auf die zukünftige Seelandtangente und aus anderen planerischen Gründen wurde damals der Variante über Kerzers der Vorzug gegeben. Bereits in diesem frühen Stadium der Projektierung mußten entscheidende Beschlüsse gefaßt werden, weil im Raume Wallenbuch/Ferenbalm Güterzusammenlegungen ausführungsreif wurden. Auch auf freiburgischem Gebiet kamen Meliorationen ins Anlaufen. Dadurch entstanden für die weitere Projektierung schwerwiegende Fixpunkte. Anfangs 1967 beantragte die kantonale Baudirektion den Bundesbehörden eine Überprüfung des Trasses, und zwar in erster Linie mit dem Ziel, die Linienführung zu verbessern. Nach längeren Auseinandersetzungen wurde dieser Antrag zurückgezogen, weil sich sowohl die Bundesbehörden wie der Kanton Freiburg auf den Standpunkt stellten, die Vorarbeiten seien derart weit gediehen, daß sich grundsätzliche Änderungen nicht mehr verantworten ließen.

Der bernische Vorstoß hatte immerhin zur Folge, daß die vom Bund als offiziell erklärte Linienführung über Frauenkappelen-Kerzers wesentlich verbessert werden konnte. In der Beantwortung der Motion Augsburger im Nationalrat gab Bundesrat Tschudi diesbezüglich eindeutige Zusicherungen.

Die Trasseführung und der Bau der N 1

In den Jahren 1968 und 1969 wurde das generelle Projekt im Maßstab 1 : 5000 ausgearbeitet. An der Kantonsgrenze Bern/Freiburg wurde es an der vom Kanton Freiburg bereits festgelegten Stelle angeschlossen, und am Stadtrand von Bern war die Linienführung des vom Bundesrat bereits genehmigten, generellen Projektes der «Stadttagente-Nord» zu übernehmen.

Im folgenden sei die Linienführung der N 1 zwischen Gurbrü und Bern in ihren wichtigsten Merkmalen kurz beschrieben:

Ab Kantonsgrenze bei Kerzers folgt die Autobahn auf eine kurze Strecke der Biberen und quert kurz vor Gurbrü den hohen Damm der Bern-Neuenburg-Bahn. Weiter ostwärts verläuft das Trasse im kleinen Tälchen südlich von Gurbrü. Die bestehende Staatsstraße wird auf einer Brücke über die N 1 geführt, ihre Linienführung kann dabei wesentlich verbessert werden. Bei Gurbrü soll beidseits der Autobahn je eine Tankstelle erstellt werden.

Auf dem Gemeindegebiet von Wileroltigen führt die N 1 in einem Abstand von ca. 1 km südlich des Dorfes vorbei; sie quert das Saanetal in der Marfeldingenau auf einer rund 900 m langen und 50 m hohen Brücke. Dieses Objekt ist die «pièce de résistance» der ganzen Teilstrecke; es wird Zeugnis ablegen von den Möglichkeiten der modernen Ingenieurbaukunst.

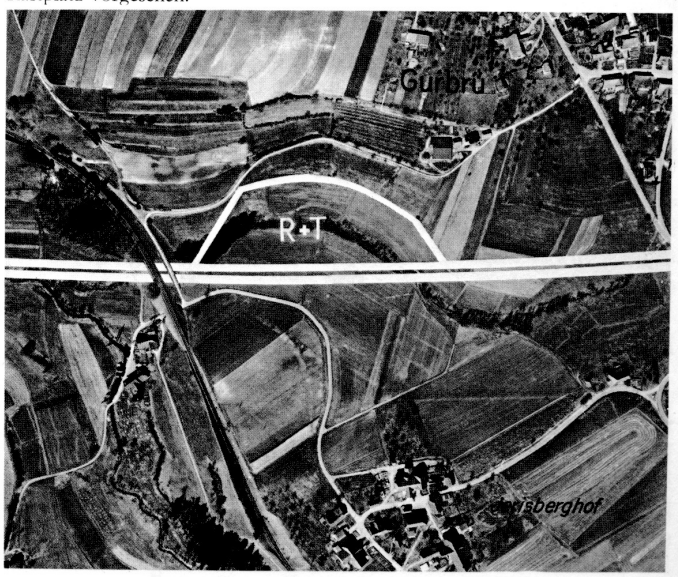
Östlich des Saanetals durchquert die Autobahn die Wälder, die sich zwischen dem Dorf Mühleberg und Marfedingen befinden. Von hier aus steigt sie mit 2,7 % langsam an. Sie folgt einer Geländelinie, die ungefähr in der Mitte zwischen der bestehenden Staatsstraße und der Talmulde von Marfeldingen nach der Oberei liegt.

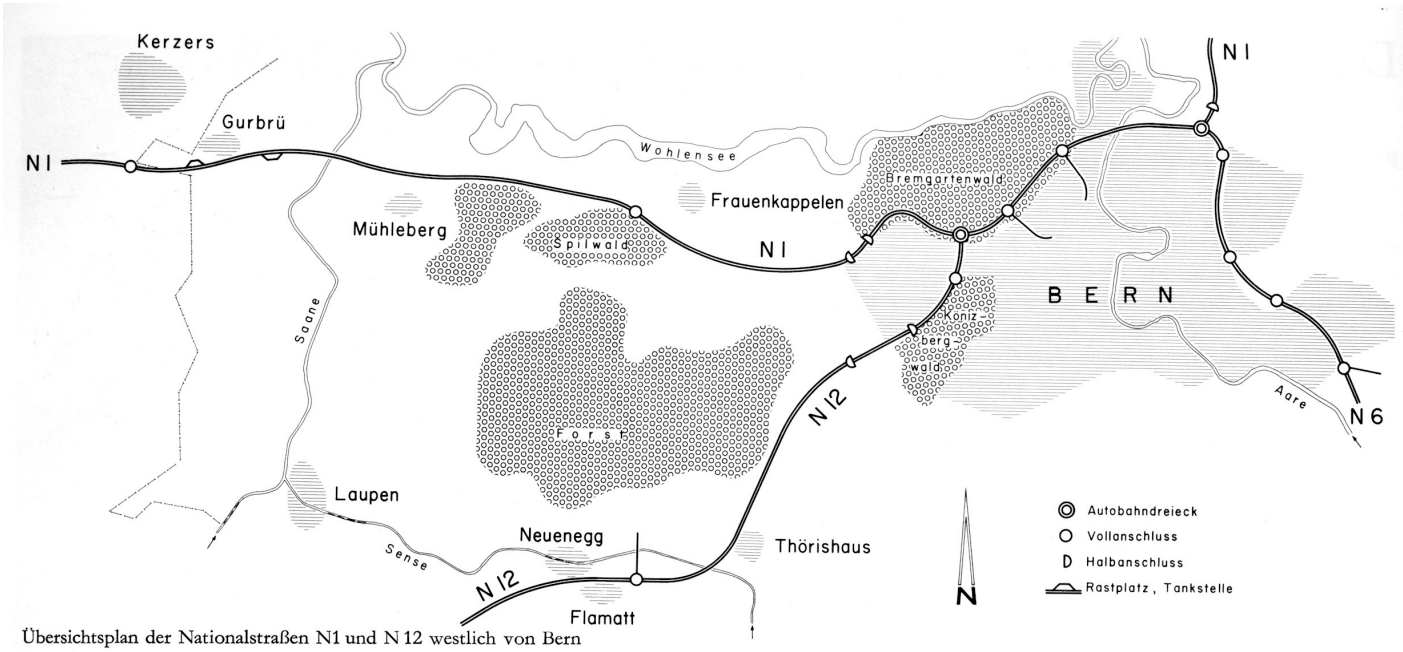
Die Querung des sogenannten Teuftals erfolgt in der Nähe des ersten großen Rankes der Murtenstraße nördlich des Heggidorn, ungefähr dort, wo heute schon die große Starkstromleitung verläuft. Auch die weitere Fortsetzung folgt dieser Leitung und zwar hart an der Kante des großen Geländeabbruches, der zum Wohlensee hinunter führt.

Über Jaggisbach führt das Trasse zur Ecke des Spilwaldes. Diese in bezug auf die Beeinträchtigung der Umgebung wohl schwierigste Stelle gab Anlaß zu großen Bedenken und Befürchtungen. Es wird angestrebt, durch eine Umteilung der Grundstücke den negativen Folgen des Zerschneidens entgegenzuwirken.

Bei der Kreuzung der Autobahn mit der bestehenden Staatsstraße bei der schon erwähnten östlichen Ecke des Spilwaldes

Flugaufnahme bei Gurbrü mit eingetragener Trasse der N 1. Bei R+T ist ein Rastplatz vorgesehen.





Übersichtsplan der Nationalstraßen N1 und N 12 westlich von Bern

ist ein Anschlußbauwerk vorgesehen. Dieser Anschluß «Frauenkappelen» wird in erster Linie dem Verkehr von und nach dem Laupenamt dienen; dieser wird von hier an die N 1 benützen können. Das Dorf Frauenkappelen wird weitgehend vom Durchgangsverkehr entlastet. Der Antrag des Kantons geht dahin, den Anschluß gleichzeitig mit der Autobahn zu bauen; hoffentlich werden sich die Bundesinstanzen diesem Vorschlag anschließen und nicht darauf bestehen, den Bau des Anschlusses auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben.

Östlich des Spilwaldes verläuft die N 1 vorerst in Waldesnähe, nachher biegt sie ab Richtung Bern. Nach der Kreuzung der Riedbachstraße erreicht die Autobahn das Gäbelbachtal und überquert dieses auf einer ca. 400 m langen Brücke. Die Steigung vom Gäbelbach nach Frauenkappelen beträgt gemäß generellem Projekt 3½%.

Die N 1, Bern–Gurbrü, stellt, in ihrer Gesamtheit betrachtet, ein gewaltiges Bauwerk dar. Die Kosten werden sich auf ca. 115 Millionen Franken belaufen, was einen Hinweis gibt auf den Umfang und den Schwierigkeitsgrad dieses Werkes. Ein Bauwerk von diesem Umfang hat zwangsläufig große Eingriffe in die Umgebung zur Folge. Diese sollten sich jedoch durch sorgfältiges Projektieren sowie durch Güterzusammenlegungen auf ein tragbares Maß reduzieren lassen. Gewisse unvermeidliche und nicht kompensierbare Eingriffe und Minderwerte werden letzten Endes mit Geld ausgeglichen werden müssen.

In verschiedenen Gemeinden konnte in den vergangenen Jahren genügend Land gekauft werden, um vollständigen Realersatz anbieten zu können. Einzig im Gebiet von Frauenkappelen werden in bezug auf den Landerwerb noch einige schwierige Probleme zu bewältigen sein.

Die Bauarbeiten sollen im Jahre 1971 beginnen; wegen der schwierigen topographischen und geotechnischen Verhältnisse ist mit einer vier- bis fünfjährigen Bauzeit zu rechnen. Spätestens im Frühjahr 1977 sollte die N 1, Bern–Gurbrü, jedoch dem Verkehr übergeben werden können.

Die Nationalstraße N 12

Diese Nationalstraße verbindet Bern mit Freiburg und führt über Bulle weiter nach Vevey, wo sie in die N 9 einmündet. Die N 12 war bisher ein Stiefkind unter den schweizerischen Nationalstraßen, da sie, abgesehen von Bern und Freiburg, keine großen Zentren berührt. Sie ist aber nicht nur als Hauptschlagader des Kantons Freiburg zu betrachten, sondern sie hat auch für den Kanton Bern einige Bedeutung. Bekanntlich ist es mit den Fernverbindungen von Bern nach dem Süden, insbesondere nach Italien, nicht besonders gut bestellt, da uns zwei Alpenketten von der Poebene trennen. Der Rawildurchstich wird eine gewisse Verbesserung bringen. Die N 12 wird ihrerseits eine wertvolle Ergänzung dieser nach Süden gerichteten Verbindung darstellen. So wird sie z. B. die kürzeste Verbindung von Basel und Bern nach dem Piemont bzw. nach Turin und nach der westlichen Riviera darstellen. Auch der Große St. Bernhard wird durch die N 12 eine Aufwertung erfahren. Aber auch vom Gesichtspunkt des regionalen Verkehrs ist die N 12 für Bern von wesentlicher Bedeutung. Im Raume von Bümpliz wird sie gewichtigen städtischen Verkehrsbedürfnissen dienen, im Wangental soll sie die bestehende und zu schmale Staatsstraße entscheidend entlasten. Für das Laupenamt von Interesse ist der Anschluß bei Flamatt, wo der das Sensetal heraufkommende Verkehr die N 12 erreichen und auf dem schnellsten Weg nach Bern gelangen kann.

Der Stand der Projektierungsarbeiten und des Landerwerbes ermöglicht es, mit den Arbeiten an den zahlreichen Brücken und Kunstbauten im Jahre 1971 zu beginnen. Die Erdarbeiten werden in den Jahren 1972 und 1973 durchgeführt. Die zahlreichen Anpassungsarbeiten sowie der Einbau des Belages und die vielen Fertigstellungsarbeiten müssen in den Jahren 1974/75 durchgeführt werden, so daß die N 12 im Jahre 1976 – etwas früher als die N 1 – betriebsbereit sein wird.

U. Kunz, Oberingenieur des
Autobahnamtes des Kantons Bern

Das Teilstück Düdingen–Flamatt der N 12

Besonderheiten

Die Verbindung Vevey–Bern über Freiburg der Nationalstraße N 12 hat den Charakter einer Autobahn. Obwohl sie von der eidg. Planungskommission als Autobahn 2. Klasse eingeordnet wurde, ist ihr Ausmaß demjenigen ähnlich, wie es die Automobilisten zwischen Bern und Zürich kennen.

Linienführung

Das durchquerte Gebiet des Abschnittes Düdingen-Flamatt besteht hauptsächlich aus einem hügeligen Plateau in ungefähr 600 m Meereshöhe. Dieses Plateau wird von mehreren Bächen durchzogen, welche in nördlicher Richtung in die Sense abfließen. Es besteht aus rein landwirtschaftlichen Böden. Der letzte Abschnitt umfaßt das Sensetal und liegt in ungefähr 550 m Höhe zwischen Flamatt und der Kantonsgrenze. Diese Zone

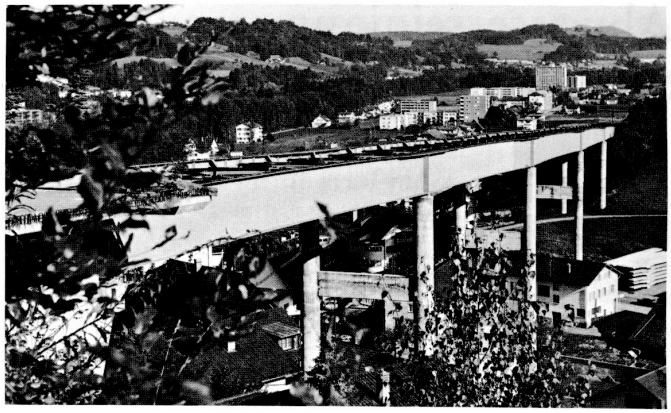
– mit noch etwas landwirtschaftlichem Einschlag – entwickelt sich sehr rasch und nimmt angesichts ihrer größeren Bevölkerungsdichte immer mehr halbstädtische Merkmale an.

Das Trasse führt in ziemlich gestreckter Linie von Düdingen nach Flamatt. Auf der Höhe der Kantonsstraße Freiburg–Schiffenen biegt es ostwärts ab, zieht südlich am Weiler Bundtels vorbei, macht einen Sprung mittels einer Brücke über das Fuchsenloch (Richterswilbach), steigt dann mit 3,8% Steigung bis Elswil an, um alsbald in die Ebene nördlich von Wünnewil abzusteigen, umgeht dann nördlich den Weiler Eggelried mit seinem bewaldeten Hügel und erreicht mit einem Gefälle von 3,9% die Ebene von Flamatt. Hier lag die schwierigste Stelle der ganzen Linienführung, die darin bestand, die Ebene von Wünnewil (mittlere Höhe 600 m) mit dem Talboden der Sense (530 bis 550 m Höhe) zu verbinden. Diese Schwierigkeit wurde mit der Erstellung eines langen ansteigenden Viaduktes überwunden. Damit konnte auch der westliche Dorfteil Flamatts umgangen, der Tafersbach, die Kantonsstraße Freiburg–Bern, die Anschlußstraße zum Bahnhof Flamatt und die Geleise der Sensetalbahn überbrückt werden. In der Ebene von Flamatt folgt das Trasse der SBB-Linie auf einer Länge von ungefähr zwei Kilometer; es dreht dann ab, um die Sense und die Kantonsgrenze zu überqueren und schließlich das Dorf Thörishaus zu erreichen.

Hinsichtlich Lage sind die zwei letzten Kilometer des Abschnittes sicher die am schlechtesten gelegenen; das Trasse führt unmittelbar dem nördlichen Fuße des bewaldeten Abhanges entlang, welcher die Ebene abgrenzt.

Mehrere Varianten zwischen Düdingen und Flamatt wurden ausgearbeitet und betrafen einerseits das Gebiet des ehemaligen Flugplatzes von Fillistorf und anderseits das Gebiet von Wünnewil-Flamatt.

Im Gebiet von Fillistorf wurde schließlich das zuerst studierte Projekt, der Eisenbahnlinie entlang, wegen des schwer zu lösenden Flurbereinigungsproblems fallen gelassen. Die meisten und wohl am gründlichsten geprüften Varianten betrafen den Sektor von Flamatt. Nicht weniger als 13 Varianten wurden studiert und berechnet. Eine solche, mit Senseüberquerung weiter nördlich, hätte eine Grundwasserzone, welche für Neuenegg von besonderer Bedeutung ist, berührt. Eine andere Variante, der Sense entlang, unterband die Ortsplanungsmöglichkeiten Flamatts; noch eine andere, die Verbindung der Ebene von Wünnewil mit Grossried-Riedern auf dem gleichen Höhenniveau, verunmöglichte das Erstellen eines Anschlusses. Das Projekt südlich des Dorfes Flamatt, mit Brücke und Tunnel, schien ebenso zu riskiert in technischer Hinsicht, wie zu teuer, und wies zudem einen schlechten Krümmungsradius auf. So wurde schlußendlich die gewählte Lösung vom Eidg. Amt für Straßen- und Flußbau als die geeignetste anerkannt.



Der Viadukt von Flamatt im Bau

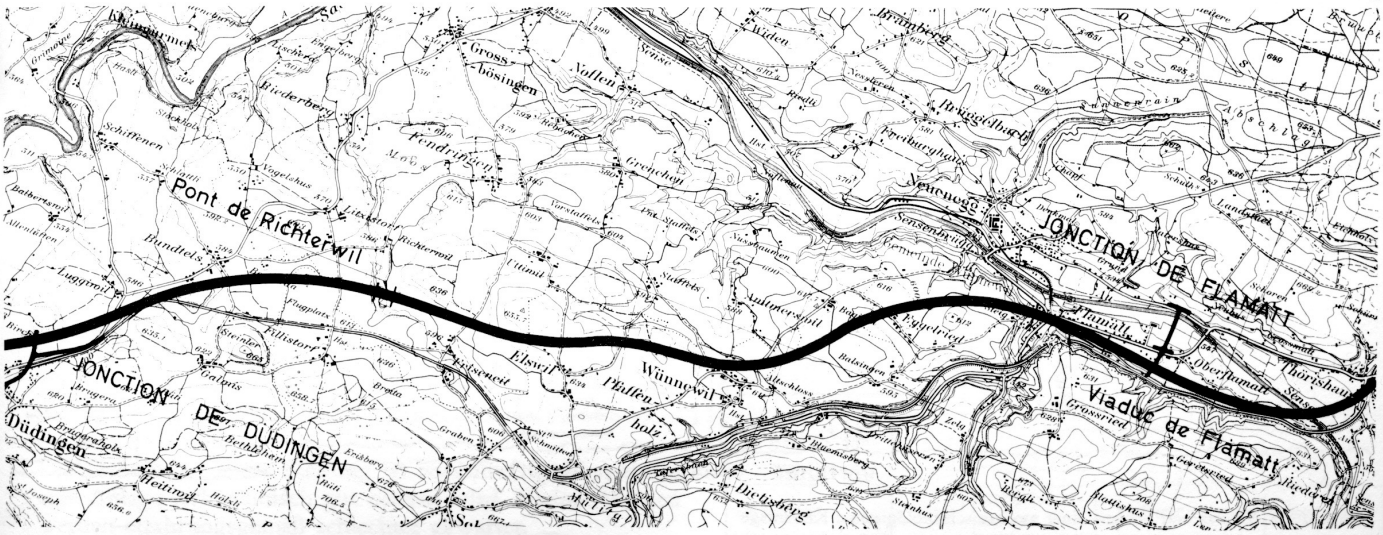
Anschlüsse

Im Sektor Düdingen-Flamatt sind ungefähr auf der Höhe beider Abschnittsenden vollständige Anschlüsse vorgesehen. Derjenige von Düdingen gehört eigentlich zum Sektor Corpataux-Düdingen. Die Dringlichkeit eines Anschlusses in Flamatt muß man kaum besonders hervorheben. Er befindet sich am Schnittpunkt von Tälern und an einem Straßenkreuz. Dank seiner Lage vermag er außer Flamatt die Gebiete von Neuenegg, Laupen (wo die Industrie sich entwickelt), Schwarzenburg und einen großen Teil des freiburgischen Sensebezirks zu bedienen.

Bauprogramm

Der Bausektor Düdingen-Flamatt bildet einen Bestandteil des Abschnittes Corpataux-Bern der Nationalstraße N 12. Die Arbeiten sollen ohne Unterbruch aufeinander folgen in der Richtung Corpataux-Freiburg-Düdingen-Flamatt, so daß diese Verbindung bis Juni 1975 dem Verkehr übergeben werden kann. Der Abschnitt Corpataux-Düdingen allein kann bis August 1971 in Betrieb genommen werden. Dieses Teilstück, als Umfahrungsstraße von Freiburg geltend, weist keine außergewöhnlichen Vorzüge auf außer ihrer Eigenschaft als interkantonale Verbindung. Immerhin ist in Anbetracht des Anziehungsvermögens einer Autobahn zu erwarten, daß viele Automobilisten bis zur Eröffnung des Teilstücks Düdingen-Flamatt die Strecke Freiburg-Düdingen-Laupen-Flamatt-Bern benützen werden.

Stand der Arbeiten

Die Erdarbeiten an der Autobahn haben im Monat September 1970 in der Nähe von Bundtels begonnen. Die vorgängigen Arbeiten, allgemein die großen Kunstbauten umfassend, sind beendigt oder werden es in allernächster Zeit, wie z. B. der Viadukt von Flamatt.

Autobahnbüro Freiburg